

нично включить его в композиционную структуру конкретной городской территории и обеспечить стилевое единство среды в целом.

Свето-цветовая среда как динамическая система находится в постоянном развитии, обусловленном процессами реструктуризации и реконструкции городской среды и появлением новых более совершенных светотехнических технологий, поэтому разработка концепции ее формирования должна иметь определенные временные параметры.

1. Дамский А.И. Электрический свет в архитектуре города. – М.: Стройиздат, 1970. – 224 с.

2. Гусев Н.М., Макаревич В.Г. Световая архитектура. – М.: Стройиздат, 1973. – 245 с.

3. Волоцкий Н.В. Светотехника. – М.: Стройиздат, 1979. – 228 с.

4. Рябчик О.Н. Свет больших городов // Дом и интерьер. – 2002. – №2 (17). – С.152-153.

Получено 12.10.2005

УДК 711.45

А.И.ГАРАГАТЫЙ

Харьковская национальная академия городского хозяйства

ОСНОВНЫЕ СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ КОМФОРТНОСТИ В МЕГАПОЛИСАХ УКРАИНЫ

Рассматриваются возможные подходы и основные стратегические направления, призванные способствовать повышению эффективности и качества при решении проблем комфортности среды в мегаполисах. Результаты могут использоваться в управленческой практике и градостроительной политике.

Урбанизированная среда, особенно в зонах распространения мегаполисных образований, далека от совершенства и стала «притчею во языцах» для многомиллионных граждан, проживающих и действующих в ней.

Данная проблема выходит за узкие рамки любой монопредметной организации (будь-то философия, экология, градостроительство, валеология, география и т.д.) и требует синтетического, целостного, межпредметного и полипредметного видения и осмысления [3, 5].

Одной из первых причин дискомфорта, на наш взгляд, является отсутствие в мегаполисах собственной законодательной базы, регулирующей взаимоотношения между всеми субъектами как внутри мегаполиса так и за его пределами [1].

Причем это законодательство, для того чтобы быть эффективным, должно разрабатываться и обсуждаться по пунктно всеми вышеперечисленными субъектами и утверждаться всенародным мегаполисным референдумом.

Все мегаполисные проекты и программы развития, стратегические направления, точно также, должны разрабатываться всеми вышеперечисленными субъектами. Ибо любые проекты не реализуются из-за того, что проектируют одни, а реализовывать их должны другие.

Третьим немаловажным фактором должно быть развертывание в мегаполисах широкомасштабных серий различных локальных экспериментов, которые призваны оградить всех «мегаполисян» от непродуманных авантюрных действий, задать максимальное разнообразие условий и сред для разворачивания и отбора наиболее эффективных форм, методов и подходов с целью создания интегрированных природо-человекообразных образцов и эталонов, способов и образов жизни, адекватных истинно гармоничному и гуманному человеческому бытию [1].

Из этого следует, что эти эксперименты должны быть глубоко фундированы научно-методологически, социально-психологически, социально-экологически, социально-гуманитарнологически в социокультурном, социально-политическом и других планах. В их недрах должны быть выращены все мониторинговые исследовательско-аналитико-изыскательские службы и обеспечение, направленные на перманентное саморазвитие и самосовершенствование механизмов повышения комфортности в рамках мегаполисной организации.

В пределе мегаполис должен перерасти в *экомегаполис*, где будут соблюдаться гармоничные отношения с такими предельными категориями как Бог – Природа – Человек – деятельность – Духовность, мышление, – организация – руководство – управление.

Процессы самоопределения и становления человека как источника и гаранта развития зависят от многообразия, комфортности социокультурной среды и от того, насколько адекватно могут быть найдены формы и подходы, построена соответствующая институциональная поддержка.

Сегодня плотность социокультурной среды мегаполиса чрезвычайно низкая: медленно возникают островки публичной среды обитания человека; «внешкольное» образовательное пространство, задаваемое СМИ и коммуникациями или формами пространственной организации мегаполиса [4].

Стратегической задачей на данном этапе является изменение концепции – от потребительского отношения к природе, от борьбы с ней – к гармонии с природой созданию многообразной комфортной среды обетования достойной Бого-Человека. Механизмами для этого должны выступить: развивающее образование и воспитание, сбережение и улучшение природы до функциональной полноты ландшафтов, все-

мерное преумножение здоровья человека, энергосбережение и экологическая духо-мыследеятельность как составные части единого целого действительно комфортного бытия «экомегаполисян» [2].

Именно последние должны решать как должна обустраиваться и развиваться комфортность среды их обитания, объекты инженерно-градостроительной инфраструктуры (с обязательными процедурами публичных защит и обсуждений конкурсов, референдумов, экспертиз и мониторингового контроля исследований, изысканий, проектирования, программирования, сценирования, стратегического и текущего планирования в рамках неоекомегаполисных образований).

Переход к эстетике уютных, гармоничных для человека сред, к полидискуссиям, жизнь во взаимопомощи, партнерстве, разработка альтернативных стратегий и принципов во взаимосотрудничестве (а не в борьбе) должны стать основной стратегической тенденцией в политике определения основного содержания бытования в публичном мегапространстве экомегаполиса, в гибких архитектурно-градостроительных решениях в будущих экомегаполисах [2].

1. Городская среда. Технология развития: Настольная книга / В.Л.Глазыхов и др. – М.: Ладья, 1995. – 240 с.

2. План развития страны. Сокращенная версия для индивидуального и коллективного сознания. К. : Віче України, 2003-2005. – 184 с.

3. Программа ЮНЕСКО „Человек и биосфера” / МАБ/. Проект №11”Экологические проблемы расселения”. Экология города и проблемы управления. Т.В.Бочкарева. О междисциплинарных исследованиях экологических проблем городских агломераций. – М., 1989. – 183 с.

4. Щедровицкий П.Г. Очерки по философии образования. – М., 1989. – 155 с.

5. Яницкий О.Н. Экология города. Зарубежные междисциплинарные концепции. – М.: Наука, 1984. – 240 с.

Получено 12.10.2005

УДК 656.096

О.В.ЗАВАЛЬНИЙ, канд. техн. наук, К.О.ЗАВАЛЬНА

Харківська національна академія міського господарства

МІСТОБУДІВНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ м.ХАРКОВА

Розглядається сучасний стан вулично-дорожньої мережі м.Харкова. Визначені проблеми стану дорожнього господарства та надаються пропозиції щодо їх вирішення.

Перспективний стан мережі автомобільних доріг міста має забезпечити швидкісний комфортабельний та безпечний рух автотранспорту. Таким чином, головним завданням розвитку дорожнього господарства є створення транспортної системи, яка б забезпечувала потреби